CÁMARA DE REPRESENTANTES
XLVIIa. Legislatura

DIVISIÓN PROCESADORA DE DOCUMENTOS

Nº 1678 de 2013

S/C

Comisión de Transporte,
Comunicaciones y Obras Públicas

SINDICATO ÚNICO NACIONAL DE TRABAJADORES DEL MAR Y AFINES

(SUNTMA)

Versión taquigráfica de la reunión realizada
el día 12 de junio de 2013

(Sin corregir)

Preside: Señor Representante Jorge Pozzi, Vicepresidente.

Miembros: Señores Representantes Daniel Caggiani, Noel Maciel, José Luis Núñez, Pedro Saravia Fratti y Olga Silva.

Asiste: Señor Representante Hermes Toledo Antúnez.

Invitados: Señores Artigas García, Daniel Yaven, Ricardo Fierro, Samuel Silveira y Néstor García.

═══════II═══════

SEÑOR PRESIDENTE (Pozzi).- Habiendo número, está abierta la reunión.

Esta Comisión tiene el gusto de recibir a una delegación de la Intergremial Marítima. La citación correspondiente surge de un planteo que nos hace el SUNTMA. La problemática de la pesca y su conflicto hace que hayamos invitado a la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca de la Cámara.

La delegación de la Intergremial está integrada por los señores Artigas García, Daniel Yaben, Ricardo Fierro, Samuel Silveira y Néstor García.

SEÑOR TOLEDO.- Quiero decir que la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca se va a reunir a la hora 13. Por tanto, cinco o diez minutos antes vamos a tener que retirarnos.

SEÑOR GARCÍA.- Soy Artigas García, del Sindicato Único de Patrones de Pesca, Tráfico y Cabotaje, integrante de la Intergremial Marítima.

Hace un tiempo, una connotada periodista nos preguntaba a mí y a un dirigente del SUNTMA qué nos unía y respondimos que somos marinos, tanto los pescadores como los que están en otras actividades, sea cabotaje, dragado, etcétera. Tenemos la misma formación, nos exigen las mismas certificaciones y los problemas que nos atañen son más o menos los mismos.

Hay un caso puntual, que es bueno nombrarlo aquí. Me refiero a la pesca, que está en una situación caótica, más allá de que ayer los compañeros del SUNTMA lograron firmar tres convenios y van a salir tres buques de porte bastante interesante a la mar en los próximos días. Hay un abandono o una desidia por parte de las empresas armadoras, en cuanto a la inversión. Los barcos son obsoletos y navegan porque somos medio "kamikazes".

Las condiciones de habitabilidad no reúnen los mínimos requisitos de Torremolinos ni del STCWF que ratificó Uruguay. Son inhumanas las condiciones de vida en la pesca.

Los sindicatos que integramos la pesca hemos pedido la renovación de la flota y el cambio de modelo pesquero, Alguien tiene que llevar la iniciativa porque el recurso del Atlántico sur occidental está al borde del colapso.

SEÑOR PRESIDENTE.- Sería bueno que hicieran una profundización de los temas porque hay compañeros que se tienen que retirar dentro de un rato.

SEÑOR CASAS.- Me parecen atinadas las palabras del señor Presidente, porque no hace mucho hemos votado en la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca un nuevo marco jurídico para el tema de la pesca, impulsado por el Poder Ejecutivo. Se dieron nuevas bases para el desarrollo de la pesca.

SEÑOR FIERRO.- Estamos aquí representando al SUNTMA.

Nosotros decimos que estamos en la cruz de los caminos. Hace muchísimos años que no se generaba un conflicto de esta magnitud. Es bien cierto que existen algunos insumos al día de hoy que están ayudando a que este conflicto sea bastante entreverado. Por ejemplo, la cotización del dólar, la crisis internacional, fundamentalmente en Europa y en otros mercados donde Uruguay es netamente exportador. Un 90% de la pesca se exporta, con el agravante de que exportamos materia prima con poco valor agregado. Todo esto ha incidido en nuestros mercados porque compiten productos de otras latitudes. Concretamente, son asiáticos, vietnamitas. Esto ha ocasionado que una de las empresas modelo, Fripur, por primera vez en muchísimos años no haya expuesto en Bruselas su mercancía. Para nosotros esto es alarmante porque podemos quedarnos sin

mercados. El ingreso a esos mercados de productos con precios más bajos hace que peligre la cantidad de puestos de trabajadores en esa empresa.

El sistema actual instalado para la mayoría de la flota pesquera está obsoleto, ya caducó. Artigas García decía que las unidades donde trabajamos no tienen razón de ser en otras latitudes. Han venido delegaciones extranjeras a ver nuestras unidades laborales y se agarran la cabeza porque no entienden como podemos estar trabajando en esas condiciones. En algo tenemos que salir a trabajar; somos laburantes. Esto no quiere decir que estemos de acuerdo. Deberá existir voluntad para renovar esa flota.

Nosotros decimos que no vendemos lo que tenemos, sino que el Uruguay vende lo que le compran. Cuando el mercado nos exige determinadas especies y productos, descartamos el resto. Lo tiramos al mar y todo el mundo se alarma y nosotros también. Cuando hay algunas catástrofes naturales, algunos frutos se nos caen y los perdemos. También se tiran derivados de la leche a los arroyos o campos. Esto nos preocupa y no debería ser así. Nosotros seguimos tirando miles de toneladas de pescado al mar. Se trata de un alimento y en nuestro país, de 9 kilos y poco que comemos de pescado por habitante, casi tres kilos son importados, tanto sea en latas, salados, o mariscos extranjeros. Por hablar de un caso concreto, voy a mencionar el de las almejas que cosechamos nosotros cerca de la Barra del Chuy. Son de las mejores del mundo, y sin embargo se importan almejas chilenas que cuando llegan al consumidor no tienen un gusto apetecible. Se consumen restos de la fauna acompañante en el plato -lo digo con propiedad- y se aparta la porción de la almeja porque no tiene un gusto apetecible. Y compite con nuestra almeja, que dentro del mercado interno solo tiene a Punta del Este.

Podemos seguir agregando elementos. En nuestras aguas habitan una cantidad de especies que son codiciadas en el mercado internacional. Podemos hablar de los túnidos. Hoy en Uruguay, un barco o dos que no operan normalmente, están capturando atún. Nuestro Gobierno hace un acuerdo con empresas japonesas a efectos de pescar esos túnidos, codiciados a nivel internacional, y acá quedan muchos insumos. Primero, la fuente laboral de los trabajadores. Con respecto a la soberanía, nuestra bandera debería ser la que capturara esas especies. Otras especies son el calamar, el pez espada, el pez limón, el bonito. En nuestro país no las consumimos porque tampoco las pescamos, y si lo hacemos, las exportamos.

Es imprescindible que exista un ente testigo. Los periodistas comentaban algo que compartimos. Cuando baja la carne, como el asado o algunos cortes, todos aplaudimos. Dicen que a veces baja el pescado a nivel internacional, pero aquí en ningún momento baja un ápice el precio. Supongo que todos nos hacemos la pregunta del millón, que es por qué es tan caro el pescado. Nuestra población no lo puede consumir en mayores cantidades a las que mencioné.

Estamos hablando a nivel nacional. Existen especies en ríos y lagunas que también se exportan hacia Brasil, como la tararira, la boga o el bagre. Cuando las van a pagar, los precios son bastante elevados, igual que en nuestro país.

Lo decimos con propiedad porque recorremos el interior, donde tenemos organizaciones sindicales.

También queremos señalar que las condiciones de los pescadores artesanales son bastante deplorables. Inclusive, una delegación de españoles que los vio nos dijo: "Ustedes trabajan como los indios". Es cierto que tenemos una tradición en este sentido porque los charrúas vivían de la caza y de la pesca, pero en el siglo en el que estamos se deberían mejorar las condiciones laborales -en eso estamos- para fomentar la

comercialización y que nuestra población pueda consumir pescado a precios más razonables.

No me quiero extender, aunque quedaría mucho más para decir. Básicamente, hoy estamos en la cruz de los caminos. El otro día trasladamos esta preocupación al Poder Ejecutivo en el Consejo de Ministros. Estamos preocupados por los más de ocho mil puestos de trabajo en juego. Entendemos que la industria pesquera debe cambiar el rumbo; hay una canción que dice: "Cambia, todo cambia". En el mundo muchas cosas están cambiando; no podemos seguir con el mismo derrotero que hasta la fecha. Tal vez en algún momento fue viable. No vamos a polemizar sobre esto porque no estamos en condiciones de analizar cómo era la situación hace treinta o cuarenta años, pero sí podemos decir que el sistema de pesquería que actualmente está instalado caducó, por los motivos que dijimos anteriormente.

Por lo tanto, exhortamos a que se genere un ámbito donde participen el Poder Legislativo y el Poder Ejecutivo, a través de todos los Ministerios que tengan competencia en esta área: el de Economía y Finanzas, el de Ganadería, Agricultura y Pesca, etcétera. Debemos tener en cuenta que el Ministerio es de Ganadería, Agricultura y Pesca, aunque a veces se lo nombra solo como de Ganadería y Agricultura, generando un vacío

También podemos decir que algunos Ministros con los que hemos hablado, en las primeras de cambio nos dicen que no entienden nada de pesca. Estamos dispuestos a contribuir y a dar elementos para que todos aprendamos, en beneficio de toda la comunidad de nuestro país, de los trabajadores, y para que esta sea una industria rentable, con nuevas unidades de trabajo, con nuevas pesquerías y con más valor agregado.

Agradecemos que nos hayan dado la oportunidad de expresar la opinión del Sindicato de Trabajadores del Mar en la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, en la que también están presentes integrantes de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR SARAVIA.- Nuestro invitado comenzó su exposición diciendo que el recurso está por colapsar y que se encuentra en situación muy peligrosa. Tengo entendido que tenemos acuerdos, por ejemplo con Argentina, en cuanto a las especies que se pueden pescar, qué cantidad, en qué época y demás. Cuando usted dice que el recurso está complicado, ¿se refiere solamente al recurso que se encuentra en nuestras aguas territoriales, o a nuestro esquema global de pesca?

SEÑOR FIERRO.- A lo mejor no fuimos explícitos. Cuando hablamos del recurso pesquero nos referimos a los recursos compartidos, entre otros, con los países limítrofes. Con Argentina en particular compartimos varios recursos. En este caso, se trata de un vecino muy poderoso, que tiene algunas disposiciones diferentes a las nuestras. Sin embargo, estamos avanzando en este tema. Creemos que se debería actuar en conjunto para beneficio de todos.

Voy a poner un ejemplo para que se entienda la situación: la merluza es del sur, pero el sistema de arrastre de pesquería llega hasta el norte, a los lugares en los que elige desovar; en algunos casos, también se mata durante el desove.

Con respecto a los recursos compartidos, entendemos que nuestro Gobierno debería tomar iniciativas a los efectos de sensibilizar a los países hermanos del Mercosur como Brasil y, fundamentalmente, Argentina.

En cuanto a los recursos internos, a nuestros ríos y arroyos y a nuestras lagunas, tenemos total libertad de hacer, deshacer y programar.

SEÑOR TOLEDO ANTÚNEZ.- Este tema no es nuevo para nosotros. Hablamos de él en más de una oportunidad mientras discutimos el proyecto de ley que mencionó el señor Diputado Casas relativo a los recursos hidrobiológicos; algunos de estos planteos los hicieron ustedes en esa oportunidad, aunque quizás ahora se ha profundizado la problemática.

Si la región y el mundo no cuidan este recurso extractivo, si la humanidad no toma conciencia de que hay que cuidarlo y preservarlo, corremos el riesgo de que disminuya y que, a largo plazo, desparezca.

Por eso, en el proyecto de ley que se mencionaba pusimos mucho énfasis en la posibilidad de desarrollar una técnica muy nueva para nosotros: la acuicultura. Muchos países, inclusive los vecinos, la están utilizando de forma muy positiva; algunos son puntales en este sentido.

En cuanto a lo que decía el señor Diputado Saravia, si bien tenemos acuerdos con los países vecinos -este es un tema complejo, que el señor Fierro manejó con mucha delicadeza-, los datos que poseemos señalan que Argentina aumenta su explotación y su exportación. Mientras tanto, nosotros estamos estancados e, inclusive, hemos disminuido. Esto obedece a más de una razón. Ustedes han explicado algunas; es más: hoy plantearon un motivo más por el cual quizás esté ocurriendo esto. También hay que considerar cuestiones de relacionamiento que capaz que no hemos podido resolver de la mejor manera.

De todas formas, en Uruguay la pesca está atravesando por una situación muy difícil y compleja, que pasa por el sector industrial, el armador, y el laboral. Me puedo equivocar en los conceptos, porque no domino en profundidad este tema; además, ustedes representan a dos o tres gremios. Lo concreto es que el rubro está viviendo una situación que no sé si catalogar como caótica, pero sí como difícil. Me parece que este tema no va a terminar acá. Hay que trabajar y buscar los caminos de solución

Por otra parte, es cierto lo que señalan con respecto al Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca. No podemos decir que la pesca está olvidada, porque hay Direcciones dentro de la Cartera que se ocupan directamente de esta área, pero daría la impresión de que los otros rubros la opacan y no se le da la trascendencia que debería tener.

Además, la carne de pescado tiene condiciones muy especiales, sobre todo, proteicas. Un Diputado que hoy no está presente -por eso no lo voy a mencionar-, siempre pregunta por qué el precio de la carne de pescado es tan alto comparativamente con la carne bovina e, inclusive, con la de pollo, que bajó sensiblemente. A pesar de todo esto, hemos aumentado en algo el consumo de este tipo de carne. Pienso que hemos tomado conciencia de la situación; a lo mejor esto obedece a que comemos mucha carne. Las estadísticas demuestran que por persona se comen noventa kilos de carne -no es poco- : sesenta son de vacuno u otro tipo de carne roja; veinte, de pollo u otras aves, y diez de pescado.

En conclusión, este tema es realmente interesante y preocupante.

SEÑOR CASAS.- Comparto lo que dijo el señor Diputado Toledo Antúnez. Este tema lo tratamos cuando estudiamos el proyecto que mencionamos, que ya fue aprobado por la Cámara de Diputados y que hoy está a estudio del Senado.

Queremos saber si esa iniciativa puede destrabar la situación. Estos reclamos los venimos escuchando desde hace bastante tiempo. Reitero: nosotros aprobamos el proyecto en la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca. Después de realizar

consultas a los distintos sectores pesqueros, se recogieron las opiniones, el Poder Ejecutivo elaboró un proyecto, se discutió y se recibió a las distintas gremiales involucradas.

Entonces, nos gustaría saber si esa iniciativa, que hoy tiene media sanción, puede destrabar en algo esta complicada situación, que viene de tiempo atrás, porque hace mucho que escuchamos las denuncias de los involucrados. Quizá en esa norma podamos tener una herramienta. Tal vez lo que tengamos que hacer es hablar con los Senadores para que traten de activarla; supuestamente debe estar en la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca de esa Cámara.

SEÑOR FIERRO.- Es cierto lo que dijo el señor Diputado respecto a la acuicultura; omitimos mencionarla.

Estamos muy en pañales en ese sentido. Se trata de pocas especies y, lamentablemente, casi ninguna es autóctona. Existe el proyecto de los esturiones en Río Negro, pero no es changa; tampoco es changa el caviar, ni siquiera para los pobladores de San Gregorio de Polanco y de Paso de lo Toros.

Otra variedad que está a estudio es la tilapia; se están haciendo pruebas, se está engordando, etcétera.

Reitero: con respecto a la acuicultura Uruguay está en pañales, aunque hay mucha gente trabajando. Sostenemos que debería trabajarse con nuestras especies autóctonas, porque tendrían más aceptación y mejor rendimiento. Habría que trabajar con especies autóctonas como la tararira, la boga, el bagre y el pejerrey, y otras especies que están casi extinguidas como el surubí, que no es fácil de criar. Sabemos que en otros países hasta en las montañas se crían peces y se alimentan. Pero la acuicultura implica un proceso importante: hay que tener en cuenta la genética, hay que cambiar los machos, hay que entreverar machos con hembras, etcétera. Hay que hacer un lío bárbaro, porque no se puede dejar toda junta una población en una pecera, porque hay que mejorar la carne. Eso es lo que nos dicen los técnicos y lo que nosotros transmitimos.

Por un tema de soberanía y de cultura, preferimos que se utilicen nuestras especies. Es bien cierto que no tenemos costumbre de comer pescados autóctonos, pero eso deberá ir acompañado de una campaña publicitaria y de promoción. Algunos programas de televisión en los grandes medios de comunicación nos muestran a los chefs cocinando, por ejemplo, salmón, que es un pescado que nosotros no tenemos, o utilizan otras especies que nosotros tampoco tenemos, cuando quizás podrían cocinar bagre, tararira o pejerrey, lo que ayudaría a promover entre la población el consumo de nuestras especies, porque ya ha aumentado el consumo de pescado en general. Y, si no hay chefs preparados para cocinar estas especies, que aprendan cómo hacerlo, porque también es una posibilidad.

SEÑOR TOLEDO ANTÚNEZ.- Estoy de acuerdo con el señor Fierro: en el tema de la acuicultura estamos en pañales, pero es una alternativa de futuro y a largo plazo, como compensación de esta otra situación que estábamos viendo al comienzo, de escasez del recurso extraíble de nuestros mares.

SEÑOR SARAVIA.- Tengo entendido que desde el año 1993 o 1994 hay un convenio bilateral firmado con China para fomentar la piscicultura en el Uruguay. Una gran parte de lo que Uruguay tenía que hacer, lo hizo, que era fomentar las razas vacunas. Inclusive, llevamos técnicos uruguayos a trabajar a China. China no puso poca voluntad. Hasta hubo un fondo chino muy importante que no se usó en el Uruguay y que se perdió. Entonces, dividiría los problemas que están exponiendo en varias etapas. Una de ellas es el conflicto que tienen planteado y, entre las alternativas hay una, la

piscicultura -o como la queramos llamar- que es a largo plazo, que consiste en empezar a desarrollar las potencialidades. Eso tiene que pasar naturalmente por la promoción, por inculcar a la gente la cultura de, por ejemplo, comer una vez por semana pescado, como cuestión de salud, más allá de que sería bueno para fomentar la venta interna.

Sin embargo, hay otros problemas que me parecen más complejos, como el recambio de la flota que, necesariamente, implica una incorporación de capital muy importante por parte de los armadores, que tienen mucho que ver en todo esto, y un problema de mercado. El problema de mercado fue muy bien planteado por ustedes, porque en la medida en que perdemos competitividad, se nos dificulta entrar en los mercados y por tanto, vendemos mucha materia prima sin elaborar. Es muy poco lo que elabora Fripur. Prácticamente lo único que tenemos para mostrar son las bandejitas, que he visto en algunos países. Eso también hace que el recurso rinda poco.

Reitero: me parece que debemos dividir los temas si es que el planteo de ustedes pretende ir más allá de hacernos conocer la problemática que se vive hoy -más o menos todos nos hemos enterado por la prensa-, a los efectos de ir analizándolos en función de la prioridad y la importancia que tienen. Si no, esto será una gran charla, nos iremos muy conformes con todo lo que nos habrán dicho y lo compartiremos pero, seguramente, no encontraremos la punta de la solución.

SEÑOR GARCÍA (Artigas).- Creemos que no hay proyecto malo, sino que la actividad pesquera tiene una particularidad: es mucho más dinámica que cualquier otra con la que se la quiera comparar, como puede ser la agropecuaria.

Hace muchos años, en este mismo lugar intentamos hacer un proyecto de ley con todos los actores: científicos, armadores y trabajadores, pero no llegó a cristalizarse. Salió un proyecto medio ambiguo que, inclusive, nosotros lo rechazamos, pero las cosas tienen que empezar a andar. El proyecto que hoy podríamos decir, a priori, que es malo, no sabemos si lo es. Lo que siempre hay que tener claro es que la pesca es dinámica y estamos sometidos a factores que no dependen de nosotros.

Para la gente de tierra, los factores pueden ser económicos y climáticos. En el caso de las actividades del agro, pueden contrarrestarse o mejorarse, pero son más fáciles de identificar y cuantificar.

Por ejemplo, en el Atlántico Oeste hay cuatro nichos de corvina: México, Recife, Bahía Blanca y el nuestro, que es el mejor, que está compartido con Argentina. Tenemos el problema de que Argentina es una república federal. Por lo tanto, tienen un instituto de pesca federal y tienen políticas provinciales. Entonces, pescan de una manera -matan a palos- en la boca del Río Salado, en la Bahía de Samborombón y en Punta Piedras, que son aguas provinciales. Entonces, después vemos que Argentina pescó 36.000 toneladas de corvina, que eso es lo que declaran los barcos para el control federal. Los que pescan en chalanas no aparece incluido en esa cifra. Entonces, pescó 36.000 toneladas de corvina, pero exportó 100.000 toneladas. Dos más dos no es cuatro y, sin embargo, funciona así.

El objetivo debe ser siempre no importar, no traer especies exóticas, porque ya pasó que alguien largó carpas en el río Santa Lucía y hoy son una plaga, porque no tienen enemigos naturales. Está comprobado que el mejor desarrollo de cualquier especie es cuando es autóctona, que es lo que pasa con el famoso pangasius o con la parga esa, que es un bagre que come inmundicia en el río Mekóng que, inclusive, los vietnamitas lo han llevado a que rinda, de 150 a 300 toneladas anuales por hectárea. Esto es lo que se está vendiendo y es con lo que se compite. Por eso es que son diferentes etapas, pero hay que empezar a andar. El proyecto que se aprobó en la Cámara de Diputados hay que

ponerlo en práctica. Si se ve que no funciona, habrá que tener la suficiente flexibilidad y cambiarlo, porque lo exige la dinámica de la actividad.

SEÑOR TOLEDO ANTÚNEZ.- El tema es muy interesante, pero me preocupa saber cuál es el centro del conflicto y cuáles son las vías de solución.

SEÑOR GARCÍA (Artigas).- El centro del conflicto de la pesca es la inhabitabilidad de los barcos costeros. Es difícil trabajar ahí. Las normas de seguridad son inexistentes y lo que está ganando el tripulante es paupérrimo.

El planteamiento de fondo es mejorar los salarios y cambiar la flota, que es un tema político que hay que desarrollar -por eso hacía hincapié en que ayer los compañeros del Suntma habían firmado tres convenios para que empezaran a trabajar tres barcos-, y una política pesquera que no descarte el arrastre, porque no se hace de un día para el otro, sino que debe transitar un camino. La idea es ir implementando una política de Estado hacia la pesca, aprovechando los recursos, que no sea tan agresiva con el medio ambiente, sino más amigable. Somos totalmente conscientes de que un cambio radical significaría que un montón de gente quedara sin trabajo y que hubiera que salir a buscar nuevos mercados. Sería un caos. Nosotros no planteamos eso, pero sí que se implemente una política de Estado que busque un sistema de pesca más amigable con el medio ambiente y con el recurso y que sea más beneficioso para todos.

SEÑOR SARAVIA.- ¿Funciona el barco de investigación del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca? ¿Existe? ¿Tiene actividad?

SEÑOR GARCÍA (Artigas).- Es un elefante blanco.

SEÑOR FIERRO.- Cuando decimos que el recurso está agotado, no pretendemos cambiar todo ahora, pero hay que empezar dando algún paso. Todavía no hemos visto que se haya dado ese paso inicial de construir un barco que cuando no existe determinada especie objetivo pueda pescar otras especies. Es alarmante que algunos empresarios digan que a ellos les alcanza con lo que están trabajando, que es cada vez más zafral. Nosotros decimos que está bien, que no pretendemos que paren todos los barcos ahora, porque si no, quedamos muchos sin trabajo, pero alguien deberá empezar a pensar que queremos trabajar todo el año. Esa es una de las propuestas que haremos en el ámbito que se genere: que un barco sirva para corvina y después para mero o atún, pero que sea viable.

Hoy decíamos que es insostenible el sistema instalado. Por ejemplo, había bancos de caracoles, que se agotaron. Ahora es difícil recuperar esos bancos de caracoles, porque son seres vivos, no es fácil. Ahora no tenemos un solo barco pescando caracoles, porque no hay. El agravante es que se trata de un recurso vivo, que anda salvajemente. Entonces, hay que tener control, que es lo que estamos exigiendo, porque la vida nos exige no ser egoístas y no dejar para futuras generaciones una industria de la pesca hecha pedazos.

SEÑOR SARAVIA.- Cuando hablan de la posibilidad de cambiar de especie para facilitar el trabajo todo el año, quisiera saber si sigue existiendo la cuotificación por empresa de la pesca, por tipo, que en la época en que yo fui Ministro existía y que no había quien la rompiera.

También quiero hacer referencia al tema del cangrejo rojo, que simplemente fue una autorización para pescar una especie. Quisiera saber si dentro de ese esquema hoy hay cuotificación. El permiso de pesca en mi época valía muchísimo dinero. Por tanto, no había interés en que se moviera nada. Desde el punto de vista de ustedes, lo que se precisa es una flexibilidad que cambie la normativa, y que permita la actuación, durante

las distintas épocas del año, enfocando hacia las especies que se pueden pescar y que los barcos sean versátiles. No sé si eso da mucho trabajo, si son barcos totalmente distintos, más allá de la pesca de arrastre y otras particularidades.

Desde mi punto de vista, esos son los temas que están trancando todo. Si hoy tenemos la pesca cuotificada como hace veinte años, lo primero que tenemos que saber es si eso se puede cambiar. De lo contrario, no vamos a ir a ningún lado.

Con respecto a las especies particulares se habló del caracol. Recuerdo el cangrejo rojo por los diarios; por suerte no fue de mi época. Quisiera saber si sigue habiendo esos problemas que existían hace veinte años.

SEÑOR GARCÍA (Artigas).- En parte sí y es lo que expliqué antes, que hay una cuota para la merluza, que se reparte entre Argentina y Uruguay, y una cuota de pesca olímpica, que es lo que se pesca fuera de los límites del Río de la Plata.

En la interna esto no se da. Si bien existe la ley, esta no se aplica. Como bien decía el compañero Fierro, se está pescando zafralmente. El asunto es llegar a la cuota con Argentina; quién la pesca no importa. Lo hemos planteado porque, inclusive, entendemos que favorece la competencia desleal. Si a la armadora A se le rompe el barco, y el armador B llega primero a la cuota, el otro no puede pescar más. Ante este planteo no hemos tenido eco.

Cuando los trabajadores hablamos del cambio de sistema, nos referimos a una política de Estado, que defina qué quiere con la pesca, y que incluya nuevas modalidades de captura, y a la pesca artesanal, la del chalanero, quien sale poco menos que a remo. Se puede operar con instrumentos de mayor tecnología y seguridad, y se puede salir a buscar otra especie, como el pez sable. Tenemos un espejo de agua que es bastante interesante desde el punto de vista pesquero, que aproximadamente estaría entre las latitudes 35 y 30 grados sur, del límite con Brasil al sur de La Paloma. En todo ese triángulo que nos queda, que es zona económica exclusiva uruguaya, hay un sinnúmero de especies, desde el pez trompa de cristal, del que no hay mucho y es codiciado por la aleta y por la carne. Hay una serie de especies que pueden tener interés económico pero que de pronto al armador no les resultan atractivas, por los volúmenes que se pescan. Pero si el Estado participa y logra la acumulación o el intercambio con pequeñas embarcaciones que pueden pescar, sería interesante. En definitiva, es el Estado el que tiene que determinar hacia dónde vamos.

Esto es como tierra de nadie. No vamos contra los armadores. El dueño de un barco hace su negocio desde el punto de vista de su empresa, de lo que le interesa, lo que puede darle resultado. Como Uruguay a nivel de pesca ha perdido mercado, de repente los armadores acumulan y esperan. Siempre aparece algún comprador, más cuando hay volúmenes importantes. Nosotros tenemos una comisión de precios donde llevamos un registro de las ventas que se hacen. Hoy, el precio internacional de la corvina es US$ 2.050 la tonelada. Sin embargo, acá hay empresas que la han vendido a US$ 700, porque tenían acaparadas en una cámara cinco o seis mil toneladas. Vendieron el lote. Eso es lo que pasa con la pesca hoy en día.

Se ve que no resulta atractivo para el armador, para el propietario de barco, hacer inversiones, porque después no le van a redituar. Pero tampoco hay un amparo legal que determine qué es lo que se quiere hacer con la pesca: hacia dónde va la pesca. Hay que recordar algo que, quizás porque soy muy viejo en esto, reitero siempre. Uruguay le debe a la pesca el poder estar hoy en el "off shore", y hacer la prospección sísmica. Digo esto porque la soberanía no la ganaron ni el Tratado de Bordaberry, de 1974, ni la Armada con

sus barquitos, sino los barcos pesqueros manteniendo la presencia durante cuarenta años en la zona.

No hay que olvidar que antes de 1970 en nuestra zona pescaban barcos soviéticos y hacían cualquier tipo de depredación. A partir del plan pesquero, que es de la dictadura, hubo una presencia permanente y sostenida de la bandera uruguaya en aguas jurisdiccionales uruguayas. Eso le ha permitido a Uruguay ir a lo que se supone va a ser el mayor impacto económico, con la prospección de hidrocarburos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que el tema de la pesca ha quedado claro, sobre todo para los compañeros de la Comisión de Ganadería, Agricultura y Pesca.

SEÑOR YABEN.- Estamos interesados en plantear el tema de la industria petrolera.

Es algo en lo que Uruguay no tiene experiencia y tampoco legislación. Lamentablemente, algunos actores del Estado, en la Ronda Uruguay II, han manifestado que no hay necesidad de mano de obra nacional en estos emprendimientos. Es algo que nos preocupa muchísimo, no solo porque esta industria da trabajo a los marinos, sino porque es una industria monstruosa. Puedo hablar con un poco de propiedad porque he trabajado cuatro años en Brasil en la industria "off shore", en la explotación petrolera. No solo mueve las embarcaciones, sino hotelería, metalurgia, construcción. ANCAP, por ejemplo, se movería en todo lo que es el portland y productos derivados de la molienda de los calcios que sirven para la perforación de los pozos petroleros.

Es una industria muy compleja y es mucho dinero, porque el petróleo vale mucho. Además, es un recurso que en este momento en el mundo se consume más. Todo el mundo quiere tener petróleo porque es la base de energía del planeta. Debe ser el 90% de la energía que consume el planeta.

Nosotros estamos muy preocupados por el tema, porque Uruguay está sin legislación. Brasil precisó treinta años de "off shore" para lograr una ley, que es perfectible, pero que ha logrado proteger a sus trabajadores y a su industria. Como trabajadores, decimos que deberíamos aprovechar la experiencia de Brasil, que es nuestro hermano más cercano, que ha dado muchísimas concesiones, más que los argentinos. Estos son mucho más cerrados y aplican el todo o nada. Los brasileños han sido más flexibles; aplican porcentajes. En una industria muy grande, un porcentaje respetable da muchísimo trabajo y agrega mucho conocimiento al país. A medida que esa gente se va insertando en la industria, va adquiriendo conocimientos el país. Va a llegar un momento, como pretende Brasil, en que los propios brasileños exploten sus recursos naturales. Todavía ellos están lejos, y nosotros infinitamente más lejos.

Hemos hablado con mucha gente del Poder Legislativo, tratando de que algo se empiece a armar antes que arranque la industria, si no, esta nos va a pasar por encima y nosotros la vamos a mirar de afuera.

SEÑOR SARAVIA.- No me quedó claro el concepto, cuando se dice que falta una ley para el "off shore".

Concretamente, para este tema que se está planteando, ¿qué abarcaría un ley "off shore", qué es lo que tiene que hacer? Tengo esta inquietud porque desconozco totalmente el tema.

SEÑOR YABEN.- Uruguay no tiene los recursos humanos, técnicos y económicos para explotar la industria petrolera. La van a venir a explotar industrias "off shore". Quiere decir que son de fuera del Uruguay. Para ello van a utilizar plataformas, barcos y no sé que otros recursos, porque la industria petrolera es un monstruo. Si no hay una ley que proteja, no solo a los trabajadores, sino a los empresarios uruguayos, no vamos a poder

insertarnos en ese mercado. Entonces, en la negociación lo único que vamos a tener es el recurso. Todo lo demás se lo van a llevar las empresas "off shore", empresas extranjeras.

SEÑOR GARCÍA (Néstor).- Creo que los compañeros han explicado bastante bien, pero hay que recordar que con esta ley de "off shore", la ley de embanderamiento que se va a generar, van a venir muchos buques extranjeros. Si vamos a embanderar con la bandera nacional se van a generar muchos recursos. Los marinos estamos preparados y hemos trabajado en el extranjero, en plataformas petroleras. Estamos trabajando con el Poder Legislativo porque lo que se viene es mucho más grande de lo que piensa la gente. No solo vendría la hotelería, la vestimenta y una industria muy grande detrás. ¿Por qué nosotros decimos que la ley de embanderamiento, la 18.881 -que fue modificada- se estableció solo para la parte de dragado y se dejó de lado el tema del "off shore"?

Nosotros queremos informar y colaborar con el Poder Legislativo en el tema de la ley. Hoy algunos barcos están haciendo trabajos para la plataforma petrolera y no tenemos allí un tripulante. Muchas veces he escuchado a algunas personas hablando de la capacidad de los trabajadores. Los trabajadores somos profesionales del mar. No somos aventureros que hoy trabajan por un bien económico y mañana se van. Somos gente preparada, formada y educada para el trabajo que hacemos. Por eso queremos estar.

Uno conoce las transformaciones que generan las plataformas petroleras en otros países, y sabe que han costado mucho. Acá existe un vació legal. Si el día de mañana hay un accidente en una plataforma petrolera, no sabremos quién es el responsable, qué país va a aplicar la ley. Si no hay una normativa sobre plataforma petrolera y mañana hay un accidente, diremos: "Vamos a juzgarlo en Holanda o en Estados Unidos porque acá no hay ley ".

También queremos decir que los trabajadores organizados estamos quedando de lado. El otro día la compañera Topolansky bautizó un barco. Los trabajadores organizados estamos tratando de que suba a los barcos gente con experiencia, pero nos están dejando de lado.

Creemos que esta iniciativa va a perjudicar al país y a los trabajadores, y va a dejar un vacío. Los trabajadores del mar también estamos muy preocupados por los futuros convenios que se hagan con las empresas que van a venir.

Anteriormente hablamos con otras personas, y nos dijeron que nos iban a avisar para que pudiéramos hacer algún aporte.

SEÑOR GARCÍA (Artigas).- Por suerte -y porque algunos operadores actuaron a nuestro favor-, Uruguay está ante el resurgimiento de la marina mercante, que hacía muchos años no existía. Hay varios emprendimientos marítimos en los que participan empresas multinacionales.

El buque "Don Miguel" -que se bautizó el lunes pasado-, irá a una zona de transferencia en Punta Arenales, al norte de Nueva Palmira. Se supone que van a ir tres o cuatro barcos más, y que esa también sería una zona de transferencia de granos. Esto es operado por empresas multinacionales muy fuertes, al igual que las que actúan en la prospección sísmica y en el "offshore"; muchas veces tienen un poder que supera el del propio país.

Obviamente, esas empresas vienen porque les conviene, porque tienen posibilidad de ganar y de instalarse en una zona favorable económica y comercialmente, pero hemos notado que tienen tendencia a excluir a los trabajadores sindicalizados; les cuesta

sentarse a discutir con nosotros y subir gente nuestra. El problema es que esto no solo sucede con estas empresas -que pueden tener un argumento lógico- sino que también lo vimos en la Ronda Uruguay II, de Ancap, donde expresamente se excluye la mano de obra uruguaya.

Hasta donde yo sé, la industria de la energía y los puertos son estratégicos para cualquier país, ya que tienen que ver con temas de soberanía. Entonces, ¿quién va a controlar eso? Además, si en los temas estratégicos y de soberanía del país los puestos no son ocupados por uruguayos, ¿qué es lo nuestro?

Por otra parte, ¿por qué se excluye a los trabajadores sindicalizados? Vamos a hacer un comentario que tal vez sea redundante, pero es bueno aclarar el punto. Todos los trabajadores sindicalizados que estamos en el ámbito marítimo somos buenos profesionales. La competencia es dura, porque no se dan las circunstancias que suceden en otros sindicatos. Digo esto sin despreciar a nadie pero, por ejemplo, por la propia actividad, un muchacho hoy entra a trabajar a una panadería y mañana trabaja en un almacén. Las personas -por suerte ahora hay integración de género; hay compañeras que desarrollan esta tarea- que vienen al mar tienen que hacer todo un proceso previo para poder subir a los barcos: tienen que especializarse, hacer cursos de capacitación, estudiar. Entonces, somos profesionales de lo que hacemos y cumplimos con todos los requisitos, al igual que otra gente que tal vez no esté sindicalizada.

También somos los que velamos por el cumplimiento de las leyes. Por ejemplo, el barco "Don Miguel" va a empezar a navegar sin convenio colectivo; es decir: no respeta la ley de negociación colectiva. A eso es a lo que apuntamos.

En el caso de la prospección sísmica, no pretendemos, ni jamás vamos a pretender ocupar puestos de trabajo que no sean los que nos corresponden. Yo soy patrón, soy capitán y mi trabajo va a ser en la timonera, el maquinista va a prender y apagar el motor y el marinero va a hacer su función. Nadie va a usurpar un trabajo técnico que no le corresponde. Para el resto de las tareas, estamos en condiciones.

Lo peor de todo esto es que con esas exclusiones corremos a la gente del mar. Si seguimos así, nos vamos a quedar sin marinos. Un país que tiene mar y no tiene marinos, no puede funcionar. Salvando las distancias y pidiendo disculpas por el disparate que voy a decir, sería como si mañana nadie estuviera interesado en la política y trajéramos Diputados extranjeros

Este tema nos tiene muy preocupados. A través de la Comisión de Transporte, Comunicaciones y Obras Públicas, queremos sensibilizar e informar al Parlamento sobre la situación que estamos viviendo, para ver si puede interceder. Estamos tratando de armar mesas sectoriales de trabajo con Ancap y con el Ministerio de Industria, Energía y Minería, a fin de allanar estos caminos. Nosotros no queremos pelear, no queremos denunciar ni tener líos. Queremos ocupar los puestos de trabajo que naturalmente nos corresponden, ya que somos marinos uruguayos y la actividad se desarrolla en el mar uruguayo. No queremos ver el partido de afuera; quisiéramos jugarlo.

SEÑOR FIERRO.- Esta problemática afecta a tripulaciones, es decir, a mucha gente.

Estamos de acuerdo en recibir capacitación para utilizar nueva tecnología pero ¿dónde la vamos a recibir? ¿En una oficina? ¡No! Tenemos que estar a bordo de los barcos. Nuestro medio de producción es el mar. Como decía el compañero, los maquinistas son maquinistas en todos los barcos; podrá haber nuevas tecnologías, y se podrá trasladar ese conocimiento a nuestros profesionales, si aún no los tienen. Nosotros vamos más allá de eso. Si va a venir toda la industria que se prevé, hay que abrir los ojos

y capacitar a la gente para cuando se instalen. A lo mejor tenemos mucho oro y se precisan soldadores de ese metal, y no tenemos ninguno. Si sabemos que dentro de cinco años va a empezar este tipo de producción, preparemos a la gente para que cuando se instalen esas industrias.

Para ser marinero a bordo de un barco no se precisa mucho, salvo el conocimiento de algún idioma. Se podrán dar cursos; inclusive, eso ya los estamos haciendo. Sin embargo, existe el idioma universal de las señas. Nosotros hemos trabajado con personal extranjero sin manejar su idioma, y nos entendimos

Creemos que en los convenios que se vaya a firmar con estas empresas se debería poner alguna exigencia en este sentido. Por ejemplo, aquella empresa que ponga más gente nuestra a bordo podría obtener mejor puntaje. No pretendemos ingresar todos juntos, sino de manera paulatina. A Brasil le llevó treinta años este proceso. Podemos utilizar esa referencia como base; no digo trasladarla mecánicamente sino usarla como guía para que nos lleve menos tiempo.

Por otra parte, nos preguntamos cuánto va a incidir esto en la pesca. Se van a instalar plataformas. Algunos las vemos por televisión, otros habrán navegado cerca de ellas y otros las podrán ver por Internet. Lo cierto es que eso va a afectar a la pesca artesanal. Los cuatro grados en los que no vamos a poder pescar, las limitaciones que tendremos, todo lo que va a haber debajo, afectará la pesca. Entonces, tenemos que planificar y ver hacia dónde va todo esto. Bienvenido sea el "offshore" y el petróleo, pero también debemos pensar en energías renovables. Aunque tengamos petróleo -ojalá tengamos una cantidad imponente-, deberemos pensar en las energías renovables para capitalizar mejor aquel recurso y no depender de él. Hablamos de estos temas con el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social. Sabemos que en la bahía andan dragas de banderas extranjeras, que deben ser holandesas o belgas. Pero a bordo hay pocos uruguayos; si acaso, habrá uno. El problema es que tampoco son belgas u holandeses. Si bien esto tiene que ver con un tema de costos y demás, lo planteamos: están dragando, y no hay un solo trabajador nuestro a bordo.

Como dijimos hoy, las empresas japonesas vienen a pescar atún pero, por suerte, podemos estar porque los palangres no tienen tanta ciencia. Estamos de acuerdo con que nos trasmitan tecnología y conocimiento. Esto es como cuando íbamos a la escuela: no sabíamos escribir y la maestra nos enseñaba. Algunos aprendimos más y otros, menos; eso depende de la capacidad intelectual de cada uno.

Reitero: nos parece bien que se nos trasmita todo ese conocimiento, pero en los puntos clave, o cuando no se necesita algo más específico, no debería ser condición sine qua non la especialización. Nosotros podemos navegar perfectamente cualquiera de esos barcos.

SEÑOR CAGGIANI.- Escuché atentamente la primera parte de la exposición, porque la verdad es que me sobrepasa el agua, por llamarlo de alguna manera. Han sido bastante descriptivos de toda la problemática. Algunos dicen que estamos de espaldas al mar, y creo que es así. Por lo menos, el uruguayo medio no tiene mucha idea de lo que pasa fuera de las costas de nuestro país, y ahí se definen muchas cosas. Por lo que plantean, tenemos bastante trabajo por hacer.

Con respecto al segundo punto que exponen, tiene dos vertientes, una, el tema del "offshore" en general y, otra, específicamente el trabajo nacional. Como Comisión, a instancias del señor Diputado Pozzi, hemos intentado desarrollar una serie de reuniones con respecto a la problemática del "offshore", la logística y los desafíos que tenemos por delante. Nuestra intención es conocer muchas cosas que se nos escapan, poder invitar a

todos los actores y, sobre todo, empezar a trabajar en un marco regulatorio general, para después empezar a considerar específicamente el tema del trabajo nacional.

Como trabajadores del mar y como integrantes de un movimiento sindical que históricamente ha sido protagonista en la construcción de un modelo de país, no se han quedado en la reivindicación de la fuente de trabajo, que es muy importante, sino que han jugado un papel relevante en otros temas. En ese sentido, también es importante que nos asesoren en muchas cosas que no conocemos.

Por lo tanto, quiero saludarlos y pedirles que participen de estos encuentros que vamos a tener. Estamos a las órdenes para construir ese marco que me parece es el principal problema que tiene Uruguay: han aparecido un montón de desafíos, como la industria minera y la petrolera, y tenemos problemas de calificación de personal, de marco regulatorio, de servicios logísticos asociados y una serie de cosas que, en realidad, se nos escapan. Por eso, me parece muy importante su participación, así como también la de Ancap y la de las empresas que están trabajando ahí. Lo que estoy planteando es que trabajemos juntos.

SEÑOR SARAVIA.- Voy a cambiar un poco la orientación de mi discurso y voy a ser un poquito más político. Soy miembro de esta Comisión representando a un partido minoritario, de la oposición.

Quiero decir que, en general, estoy totalmente de acuerdo con los planteos que están haciendo. Reconozco las dificultades que existen para ir superando algunas situaciones, sobre todo por el tiempo que va a requerir.

Vuestro planteo tiene dos partes: la preocupación y la buena disposición para ir buscando soluciones.

En cuanto al tema del "offshore" tengo entendido que, básicamente, toda la operativa la está haciendo Ancap con disposiciones pertinentes, en consonancia con el Poder Ejecutivo y con el Ministerio de Industria, Energía y Minería. Ahí hay decisiones políticas claras y determinantes que escapan a nosotros, más allá de que entendemos que el problema que tienen no es exclusivamente el de la pesca, pero viene todo junto, como lo han planteado, porque abarca una globalidad de problemas.

En primera instancia, hay una decisión política que mi Partido no puede tomar, porque no somos suficientes. Como decía el señor Diputado Caggiani, hemos acompañado las iniciativas del Vicepresidente de la Comisión, por ejemplo, en el tema del no embanderamiento de los buques o de las dragas. Nos parecía razonable y lógico el planteo, sin perjuicio de que crea una situación diferencial para un caso especial. Yo no puedo saber si se está cumpliendo exactamente y si la draga está en el puerto o en el Río Uruguay. Eso escapa a nosotros, pero en la buena fe de buscar soluciones, hemos dado nuestro apoyo a eso. Nos pareció relativamente razonable en el contexto que planteábamos.

Tenía entendido -me aclara el señor Diputado Pozzi con razón- que en general la legislación uruguaya obliga a tener un mínimo de tripulantes uruguayos en los buques. También me decía el señor Diputado Pozzi que en los barcos de bandera extranjera que están actuando por fuera, esa reglamentación no es exigible. Entonces, ¿quién contrata esos barcos? ¿Quiénes están preparando todo el panorama para lo que pueden ser las plataformas petroleras, la prospección? Es Ancap, en base a distintas normativas que le han sido votadas, que le permiten una independencia de decisión, más allá de que, en general, dependen de Ministerio de Industria, Energía y Minería y del Presidente de la República.

Hoy se hablaba de la necesidad de una política energética, pero creo que existe. Si estamos de acuerdo con ella o no, ese es otro problema. Existe una política energética; se va a energías renovables; el tema del petróleo ha desestabilizado todas las ideas que teníamos porque, sin duda, si esto produce lo que tiene que producir -no importa que sea el año que viene o dentro de quince años-, va a revolucionar todo. No estamos preparados, como no lo estaba Brasil. Hace cuatro o cinco meses, la Presidenta de Brasil dijo que necesitaba 170 ingenieros especializados en los temas petroleros. Salió al mundo y contrató a los mejores técnicos que había. Brasil está incorporando técnicos de todo el mundo, por cierto tiempo, hasta que tenga sus propios recursos humanos. Brasil no está en las mismas condiciones que Uruguay, en dos aspectos. Por un lado, Brasil ha mantenido constantemente una política de Estado. No importa quién sea el Presidente, porque hay determinadas cosas que no cambian; no interesa el pelo político. No sucede lo mismo en Uruguay. A raíz de las políticas que ha seguido, Brasil tiene recursos que lo han puesto en el séptimo lugar entre las economías más grandes del mundo. Tiene una capacidad industrial, de desarrollo y de exportación llamativa y es, sin duda, más allá de los petrodólares venezolanos, la mejor y más fuerte potencia de América Latina y a la que deberíamos mirar para seguir, por lo menos en algunos aspectos, porque ha demostrado que hacia donde ellos inclinan las cosas, da resultado, aún con las crisis. No sucede lo mismo con nuestros queridos hermanos argentinos, que nos demuestran que hay que mirar para otro lado, porque si los seguimos a ellos, seguramente nos van a seguir devastando, perjudicando, y nos van a llevar al abismo en que están cayendo ellos.

Quiero insistir en que debe haber una decisión política respecto a la incorporación de tripulantes, como sucede con tantos otros temas que han planteado, y no veo que esté esa decisión política. Hay algunas señales contradictorias, como cuando la señora Senadora Topolansky bautizó un barco, que nunca entendí qué barco era -pero ese es un problema mío-, ni qué funciones iba a cumplir. Lo que sí me pareció un poco fácil la explicación que dio de por qué aceptó ser la madrina, pero -por lo que cuentan- atrás de eso seguramente hay una forma de encarar este problema de los barcos, del embanderamiento, de las tripulaciones, que no está en la línea de lo que están planteando aquí.

Creo que si no los hubiéramos recibido hoy no nos habríamos enterado de algunas cosas, por lo menos yo, que soy un legislador del interior del país. Los temas del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca los conocía por otro motivo, pero todo esto otro, no.

La Comisión no puede hacer nada si no viene una iniciativa del Poder Ejecutivo o, por lo menos, una señal positiva, y para eso están los señores Diputados del Frente Amplio, que son los que manejan con los Ministros las necesidades que tienen. Nosotros acompañamos o no en función de cómo sea el planteo. En general, esta Comisión trabaja prácticamente por unanimidad. Pero se necesita una decisión política de Ancap para saber qué está determinando estas coyunturas que tenemos a corto plazo, o del señor Ministro Kreimerman al respecto de todo esto; quizás, con toda la problemática que está manejando, el tema de las tripulaciones ni se le ocurra.

Como se decía aquí, este tema se viene con todo, no lo para nadie. Veamos cómo acomodamos el cuerpo para que el impacto sea el mejor para el país, para los lugares de trabajo y para la mano de obra. No me cabe ninguna duda de que ustedes están muy capacitados para esto.

Decían que las mecánicas no son sustancialmente distintas. Puede haber alguna variante pero, en general, los procesos necesarios para tripular o manipular no son tan diferentes de los que tenemos aquí; si los fueran, podrían aprender rápidamente, porque

tienen mucha experiencia. No se trata de aprender a hablar japonés o chino, que es muy difícil. Hay que saber manejar algunas luces más, alguna máquina más, un encendido previo o una computadora, que es la esencia de toda la tecnología.

No los quiero desalentar, pero hay otros lugares donde también se pueden generar ámbitos de conversación, de decisión y de definición de políticas, para llevar adelante en esta Comisión o en la que corresponda, proyectos de ley que generen lo que todos estamos de acuerdo que se necesita pero que hoy no se ve como posible.

SEÑOR YABEN.- Soy maquinista naval. Somos un gremio que el mes próximo cumplirá 108 años.

En cuanto a la capacitación, Uruguay tiene firmados todos los convenios internacionales para la formación de la gente de mar. Cualquier tripulante uruguayo puede navegar en cualquier buque del planeta. Quiere decir que no tiene que venir gente de afuera para operar buques. Lógicamente, hay buques que tienen diferentes tecnologías.

Ahora estoy navegando en un barco petrolero generación 2011. En algún momento, se hicieron cruces diciendo que nosotros no estábamos capacitados para operar ese tipo de buques. Sin embargo, la misma empresa ha reconocido que no solo los operamos, sino que vamos mejorando los buques, porque un buque tiene muchas tecnologías, algunas pueden ser de punta y otras no; cosas que pueden funcionar correctamente y otras no tanto, pero hay que lograr que los buques funcionen. Los uruguayos estamos capacitados. Parte de mi carrera profesional la he hecho en el extranjero. He competido en varias partes del mundo y sé que lo que exige OMI, Uruguay lo cumple. Los marinos mercantes tenemos un título internacional. Nosotros nos hemos movido en muchos ámbitos, porque cuanto más gente esté informada, o más resortes podamos mover, tendremos en algún momento una mejor respuesta. Y así no esperamos que venga la ola, nos pase por arriba y cuando queramos hacer algo suceda como con los países africanos. Ellos tienen el recurso pero la parte que queda para los trabajadores nacionales es mínima. Es como algo puntual, pero no es así como se mueve la mano de obra y el capital. Esto no solo le pasa a los trabajadores, también le sucede a los empresarios. Como es una industria muy grande esperamos trabajar todos, para ir desarrollándonos técnicamente. Por eso hay que ir adquiriendo despacito las tecnologías que no conocemos. No digo esto solo para los marinos, sino también para los técnicos. La industria no solo va a ser para los marinos. Ya hablamos de hotelería, metalurgia, construcción. La hotelería en esas plataformas es muy grande; se trabaja veinticuatro horas; hay que tener un servicio de hotelería para la tripulación. En una plataforma petrolera pueden trabajar cientos de personas y hay que atenderlas, con comida y camarotes.

Uruguay está desarrollando la hotelería a nivel del turismo. Pero también hay otra parte de la hotelería que puede ser el futuro para mucha gente. No es necesario una gran capacitación. No tiene que venir un extranjero a operar esa actividad.

Como decía mi compañero, hay muchos buques que vienen a operar al país. Por ejemplo, en ellos, el comando y los técnicos pueden ser belgas; el resto, filipinos, malayos, o lo que resulte más barato y que no tengan organización. Eso es lo que buscan. Los comandos sí están organizados; tienen todos los beneficios sociales y los respaldos del país. Los demás vienen desregulados.

Nosotros pretendemos, subir a trabajar en lugar de esa gente y regirnos con las leyes nacionales. Pretendemos que se trabaje con las leyes nacionales, y no ir con las leyes del país de la bandera que sea. Queremos que esto pase con el conjunto de los

trabajadores. Si tenemos muchos trabajadores aportando al BPS, este va a volcar en su masa de gente todo el dinero.

Además, está comprobado que por cada tripulante a bordo de un buque, hay siete personas que trabajan.

SEÑOR PRESIDENTE.- Creo que ha quedado bien clara la posición de la Intergremial Marítima. A muchos nos ha sacado dudas.

Quería decirles que la Comisión ha resuelto para la segunda quincena de julio a hacer un foro que tiene que ver con los desafíos de la logística. Seguramente, la Intergremial será invitada y también otra gente. Contaremos con la versión taquigráfica de la sesión para que el material no se pierda ni quede en una grabación que después nadie escucha, o lo que es peor, nadie la desgrabe.

También quiero mencionar que vamos a hacer averiguaciones respecto a si se han firmado convenios que impliquen que la mano uruguaya no debería estar allí. Si es así, no va en la línea que la Comisión y el Parlamento ha seguido.

Nosotros empujamos la Ley Nº 16.881, y tenemos que reconocer que se prestó para una doble interpretación, que luego corregimos. En esa corrección, el Parlamento, por unanimidad, pone un inciso que establece que cualquier modificación se debe negociar con las organizaciones de trabajadores más representativas. Creo que esa cuestión no está en muchos otros lados. Fue una decisión política del Parlamento uruguayo en cuanto al trabajo de los uruguayos y a quien representa a los trabajadores. Para mí esto ha sido un avance.

Es cierto que todo los que nos movemos en el ambiente sabemos lo que está sucediendo. También sabemos que se le están pidiendo listas a la Intergremial para que tripule los barcos. A veces nos damos cuenta de que hay cosas que complican todo eso. Una parte importante de los que estamos acá sabemos de qué estamos hablando.

Como Comisión tenemos la voluntad de trabajar en el tema del "off shore", para que suban a los barcos en las condiciones y tiempos que precisen. Vamos a defender el trabajo de los tripulantes y de los que no lo son para que trabajen en las plataformas y otros lugares. Nosotros sabemos que muchos de los que están acá han trabajado en una plataforma petrolera. Muchos compañeros nuestros están trabajando en Singapur, en el Golfo de México, en Brasil, en plataformas petroleras. Si traen esa calificación para acá, la harán valer si finalmente la industria se desarrolla. Pero es algo que está en pañales, y a veces estamos dispersos, muchos trabajando en la misma cosa.

Estamos seguros de que todo esto debe redundar en trabajo para los marinos, para los técnicos uruguayos. A veces nos agarra la ola de costado, por ejemplo, si no tenemos un técnico en sismografía, podemos pedir que lleven un maquinista, un cocinero, un patrón, pero no alguien que sepa manejar un sismógrafo. Si esta industria prospera a nadie le sirve traer gente de Europa y cambiar tripulación todos los días para que venga el que sabe operar el sismógrafo. Aquí juegan la industria hotelera y las agencias de viajes. Es lo que le pasa a Brasil, porque todos los días tiene setenta mil personas en el agua. Y esa gente cambia porque tiene que ir a su país y después vuelve.

Nosotros no tenemos una dimensión de lo que se viene, si hay gas y petróleo y se decide sacarlo porque está barato, o quizás se espere a sacarlo cuando no esté barato. En el año 2015 van a pinchar y entonces sabremos de que se trata.

Les decimos también que vamos a intercambiar información con distintos actores sobre estos temas, a fin de ponernos de acuerdo y trabajar todos en el mismo sentido.

Solo resta agradecer la presencia de ustedes.

Se levanta la reunión.

≠